



# Turecko

logistické aspekty



Teritoriální setkání  
ICC ČR  
1.září 2014

# Logistické aspekty při obchodech s Tureckem



## TURECKO,

Kdysi střed velmi významné a bohaté říše, dnes demokratický stát na pomezí Evropy a Asie, jehož význam však výrazně přesahuje. Země má zvláštní logistickou polohu vzhledem k přímé hranici s EU (Bulharsko, Řecko), na rozděleném Kypru s místní republikou, s Íránem coby zemí postiženou zbožovým embargem, Sýrií zmítanou občanskou válkou (do které Turecko aktivní přeshraniční pomocí zasahuje), Irákem – respektive autonomní provincií Kurdistan, Ázerbajdžánem – resp. enklávou Nachičevan, pro kterou je hraniční přechod jediným spojením se světem, Arménií (ve válce s Ázerbajdžánem) a Gruzii. Navíc Turecko kontroluje z obou břehů strategické úžiny pro Rusko – Bospor a Dardanely.



## Námořní spojení:



Turecké pobřeží je velmi dlouhé a členité, navíc ho omývají vody dvou hlavních (Černé a Středozemní) a několika místních moří (např. Marmarské).

Na jejich pobřeží se profilují následující přístavy: Trabzon a Samsun v ČM, Istanbul, Kumport/Ambarli a Haydarpasha Port v oblasti bývalé metropole, Gebze a Derince na asijském břehu města, Izmir a Nemrut Bay v moři Egejském, Mersin a zcela východně položený Iskenderun. Tureckou část Kypru obsluhuje Famagusta. Každý z těchto přístavů je branou do některé z průmyslových aglomerací v zemi, hlavním přístavem v zemi však stále zůstává Istanbul/Haydarpasha.



## Námořní spojení:



Z evropských přístavů či vnitrozemí lze odesílat zboží po moři do Turecka více způsoby, s ohledem na komoditu a rozměry zásilky.

Klasická cesta vede přes severomořské přístavy a některou z přímých námořních linek do Turecka (11-15 dnů, s výjimkou Mersinu a Iskenderunu, kde obvykle dochází k překládkám).

Zcela adekvátní variantou je adriatická cesta přes Koper a odtud kontejnerovou linkou, do stejných přístavů. Toto spojení je vzhledem ke vzdálenosti opravdu velmi rychlé (5-8 dnů). Též ceny jsou příznivější = € 300/450 za 20/40DC pro Istanbul, € 200/450 pro Izmir, Gemlik a Mersin.

Třetí poněkud zvláštní možnost je kombinovaná doprava Ro-Ro z Terstu do Izmiru, přepravující celé silniční soupravy.





## Letecké spojení:



Letecky lze zasílat zboží do Turecka přes několik letišť (v zemi existuje 88 aerobází, z toho 13 s mezinárodním provozem). Hlavní vstupní branou pro letecké kargo je dlouhodobě mezinárodní letiště v Istanbulu – Atatürkovo (IST); stále více se však profiluje i druhé metropolitní letiště na asijském břehu = Sabiha Gökçen (SAW). Letiště v regionech vzhledem k obrovským vzdálenostem také nabývají na významu – v hlavním městě Ankara (ESB), v průmyslových a turistických centrech např. Antalya (ANT), Izmir (IZM), Bursa (YEI), Trabzon (TZX), Samsun (SSX).

# Logistické aspekty při obchodech s Tureckem



Spojení z Prahy:

ČSA již spojení do tureckých destinací nenabízí.

První a logickou variantou jsou tedy TURKISH, z Prahy denně do Istanbulu (na pasažérské lince). Při rychlém transitu (1-2 dny) je cena přijatelná = +100kg Kč 36,-, +1000kg Kč 31,-. Zajímavou alternativou je PEGASUS, semicharterová linka nelétávající poměrně pravidelně kombinaci Praha-Sabiha Gökçen (Istanbul) a nabízející zajímavou možnost s transitem do 3 dnů a stejnou cenou pro menší zásilky = +100kg Kč 36,-, +1000kg Kč 32,-. Obě linky jsou výrazně omezeny co do výšky palety = 85 cm !

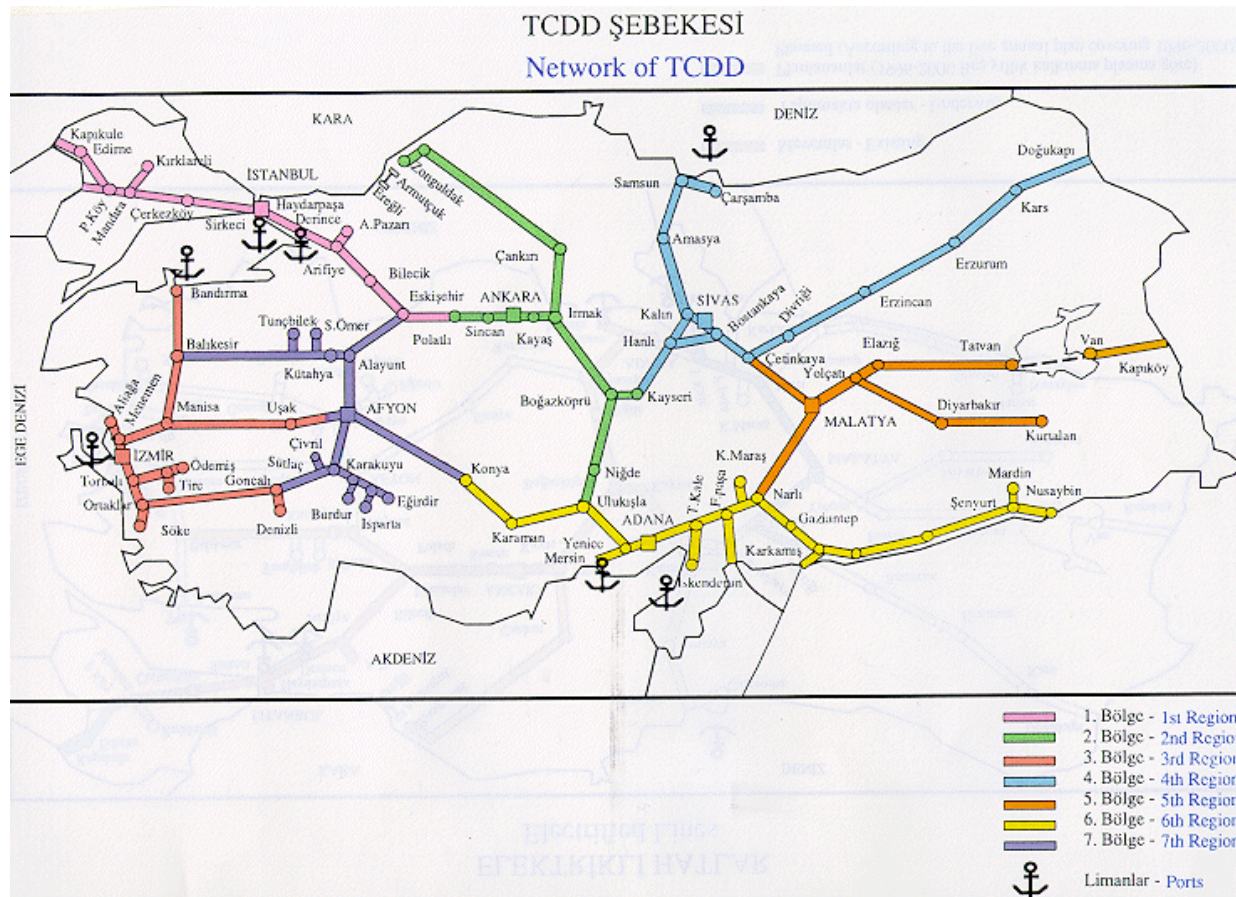
Hlavního města lze s kargem dosáhnout přes dvojici výše uvedených dopravců a jejich vstupních bran do Turecka: Turkish přes Istanbul Atatürk (transit 2-3 dny, cena +100kg Kč 41,-, +1000kg Kč 37,-), Pegasus přes Sabiha Gökçen (3-4 dny, cena +100kg Kč 35,-, +1000kg Kč 28,- )

V sezóně lze výhodně využít i charter lety Travel Servisu do velkých turistických středisek. Velké a objemné zásilky je pak samozřejmě nutno dopravit pod některý z kargo speciálů z Frankfurtu – Lufthansou, či Amsterodamu.

# Logistické aspekty při obchodech s Tureckem



## Železniční doprava:



# Logistické aspekty při obchodech s Tureckem



TCDD (Turecké státní dráhy) nedávno oslavily 150. výročí založení. Historie tureckých železnic začala s tratí Izmir - Aydin, jejíž založení připadá na 23. září 1856. V letech 1856 - 1922 bylo v Osmanské říši položeno celkem 8 619 km kolejí, z toho některé velmi strategického významu (Istanbul-Damašek-Mekka). Přibližně 4 000 km železničních tratí z Osmanské říše zůstalo na území Turecké republiky. Dnes je v Turecku celkem 10 984 km železnic. Z toho 8 692 km je hlavních tratí a 2 287 vedlejších. Elektrická trakce tvoří cca čtvrtinu těchto tratí, cca 1% jsou dvou a tříkolejná spojení.

V posledních 5 letech byly řešeny přednostně projekty vysokorychlostních spojení: Ankara-Istanbul, Marmaray tunel pro vlaky spojující oba břehy v Istanbulu (73 km), Ankara-Konya, Ankara-Sivas.

Velký význam pro kavkazský region mají budované tratě Kars-Tbilisi a napojení ázerbajdžánské sítě na turecké dráhy, s cílem dopravní expanze do Střední Asie.



# Logistické aspekty při obchodech s Tureckem



Čína a Turecko jednájí o stavbě nové vysokorychlostní železniční trati přes Turecko. Po dokončení by to byl vůbec největší železniční projekt v zemi, počítaje v to železniční spojení Berlín – Bagdád před první světovou válkou. Navrhovaná železniční spojka může běžet z Kars na nejvýchodnější hranici s Arménií a pak tureckým vnitrozemím do Istanbulu, kde by se před dnes už hotovým tunelem pod Bosporským průlivem spojila s marmarayskou železnicí. Pak by pokračovala do Edirne poblíž hranic s Řeckem a Bulharskem a dále do zemí Evropské unie. Odhadované náklady činí 35 miliard dolarů. Realizace turecké spojky by dokončila čínský projekt jižní alternativy Trans eurasijského železničního mostu, jímž by proudilo zboží z Číny do Španělska a Anglie. Karsedirnská železnice by zkrátila dobu přepravy přes Turecko na třetinu současné doby, z 36 hodin na 12. Ve výstavbě je navíc trať Baku – Tbilisi – Kars (BTK ) spojující Baku, hlavní město Ázerbájdžánu a turecký Kars, což strategický význam trati Edirne – Kars značně



## Silniční doprava:

V posledních dvou dekádách směřovaly do silniční dopravy značné investice. Systém moderních dálnic a rychlostních komunikací se rychle rozšiřuje, v roce 2010 dosáhl 2238 km, o 138 km více než v roce 2009. Podle plánu Generálního ředitelství pro silniční dopravu (uveřejněno 21.3.2011) by do roku 2023, kdy bude slaveno 100 let Turecké republiky, mělo přibýt dalších 5.278 km na celkových 7.516 km. Celková délka komunikací je nyní uváděna téměř 400 tisíc km, z toho však jen cca. 64 tisíc km jsou silnice s dokončeným pevným povrchem. Dne 8.9.2011 byla podepsána dohoda mezi tureckou korporací OTOYOL a japonským konsorciem IHI-ITOCHU o stavbě nejdelšího visutého mostu v Turecku. Bude 3 km dlouhý, povede přes Izmitskou zátoku a odhadované náklady jsou 6,5 mld USD. Bude tvořit významnou zkratku na cestě z Istanbulu směrem na Izmir.

Většina tureckých dálnic má parametry 2x3 jízdní pruhy. Jezdí se vpravo, maximální rychlost na místních komunikacích činí 50 km/hod, v tunelech 80, na dálnicích 120 km/hod. Turecko však bohužel vyniká nejvyšším počtem nehod s vážnými následky v Evropě.

# Logistické aspekty při obchodech s Tureckem





## Silniční doprava:

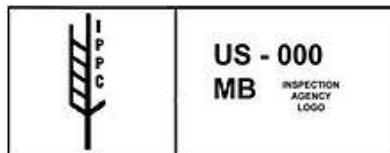
Zvláštnosti:

1. Maximální hmotnost nákladu pro turecké silnice je stanovena na 22 tun.
2. Dodání zboží v Turecku ze zahraničí probíhá obvykle přes celní sklad (proclení u příjemce není prakticky možné, dodací podmínka DDP není bez rizika vícevýloh proveditelná). Proto se při sjednávání obchodních podmínek doporučuje vyjasnit si předem místo dodání / celní sklad určený příjemcem. Zboží např. z ČR doprovází na tureckou hranici EX1, dále je kryto karnetem TIR. Na celním skladu probíhá celní odbavení celním brokerem, kontrahovaným příjemcem. Tato procedura může být poměrně zdlouhavá (více než 48 hodin), a samozřejmě to je spojené se zdržným a případně i skladným. Doporučená dodací podmínka Incoterms je tedy DAT celní sklad nominovaný příjemcem.





## Celní omezení a ochrana před zavlečením škůdců a chorob



Turecké celní předpisy vymezují striktní omezení na dovoz všech alkoholických nápojů do Turecka. Pokud budou do Turecka dovezeny jakékoliv alkoholické nápoje včetně vína, budou zadrženy tureckými celními orgány a obsah bude zničen, a to i v případě, že se bude jednat o dary nebo vzorky. Alkoholické nápoje mohou dovážet pouze subjekty, které mají zvláštní povolení od turecké vlády.

Zakázán je dovoz drog a jiných omamných látek, obchodování s nimi a jejich spotřeba. Za nedovolenou výrobu, vývoz a dovoz omamných nebo psychotropních látek (již za 1 gram) hrozí trest odnětí svobody ve výši 10 až 20 let a vysoké peněžité tresty.

Zakázán je vývoz starožitných předmětů (starších 100 let). Turecko je od roku 2006 účastníkem mezinárodní dohody o zamezení přenosu dřevěných škůdců (ISPM 15), a proto zboží s určením do T. lze balit pouze do upraveného dřeva.



Děkuji Vám za pozornost !

Petr Rožek

Lektor ICC +

Poradce v mezinárodní dopravě